Cena 10 zł

25 października
1 listopada
1947

Rok II
Nr 43 (71)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

NIE ZNA ŚWIATA, KTO NIE LATA!

Tydzień Ligi Lotniczej wykazał ogromne zainteresowanie lotnictwem w całym kraju. Na zdjęciach: Grupa spadochroniarzy, eskadra samolotów sportowych i korowód aut na ulicach Warszawy w czasie Tygodnia Ligi.



Urodził się 15 styczna 1893 roku w Kampinosie, w powiecie sochaczewskim.

Miał lat 12, gdy wybuchami granatów, rytmem marszu demonstracji robotniczych przeszedł przez Polskę rok 1905.

Wolność, niepodległość, socjalizm — słowa i treść, które łatwo trafiają do młodych serc i mózgów, trafiły i do Sylwka Bartosika. Zapadły mu głęboko w duszę, wryły się mocno w mózg—na zawsze...

Bartosik za udział w demonstracji pierwszomajowej zostaje wyrzucony ze szkoły w Łowiczu. Przenosi się do Warszawy. Działa na terenie tajnych organizacji niepodległościowych. Studiuje prawo na Uniwersytecie Warszawskim, marząc jednocześnie o... lataniu!

Tak. Sylwek Bartosik marzy o lataniu. W studenckich pokoikach na Krakowskim Przedmieściu młode, gorące głowy dyskutują o znaczeniu samolotu dla ludzkości. Pierwsze loty braci Wright — to zaledwie wczoraj. Lotnictwo jest jeszcze w powijakach i Bartosik chce być jednym z jego twórców i rycerzy. Do młodzieńczych snów i dążeń wchodzi nowy element; obok niepodległości i socjalizmu staje lotnictwo.

* * *

Wojna.

Rewolucja Październikowa.

Okrężną drogą przez Syberię, Władywostok i Azję Mniejszą — Sylwester Bartosik wraca do kraju. Wraca do młodej, niepodległej Ojczyzny, by ją odbudować tak, jak to wymarzył w najśmielszych snach.

Początkowo wszystko układa się dobrze. Przydają się doświadczenia wojenne — Bartosik zostaje mianowany kapitanem i ... skierowany do lotnictwa!

Razem z Szałasem i Kaliną kończy szkołę pilotażu w Bydgoszczy z przydziałem do 1-go pułku lotniczego w Warszawie.

Zdolny i energiczny kpt. pil. Bartosik wkrótce zostaje przeniesiony do Komisji Zakupów Departamentu Aeronautyki.

Bartosik pracuje nie licząc godzin. Polska potrzebuje samolotów. Nabywamy je we Francji. Francja produkuje nowe, dobre maszyny. Polska płaci złotem. Płaci ciężką pracą robotnika w fabryce i chłopa na roli.

A zamiast nowych maszyn przychodzą graty z demobilu. Mnożą się nieszczęśliwe wypadki. Kpt.



KPT. PIL. S. BARTOSIK

O TYM, KTÓRY ZGINĄŁ W WALCE

pil. Bartosik ma oczy otwarte. Widzi, że do Komisji Zakupów przedostają się „prezenty" francuskich przemysłowców.

Kpt. pil. Sylwester Bartosik staje do raportu przed swym szefem.

— Nie przyłożę ręki do zbrodni. Kupujemy bezużyteczny szmelc. Moi koledzy z pułku płacą życiem. To nie tylko okradanie Państwa, które drogo płaci za szmelc, to zbrodnia wobec ludzi, którym każe się latać na takim sprzęcie. Nie przyłożę do tego ręki, gdyż to godzi w moją godność człowieka.

Raport zostaje przyjęty. Kpt. pil. Bartosik, jako „jednostka niebezpieczna", musi pożegnać się z mundurem.

Bartosik przyjmuje posadę w K. K. O. w Warszawie. Kpt. pil. rezerwy, który posiada przekonania demokratyczne i uczciwie pracuje jako urzędnik bankowy, „budzi podejrzenie". Posiadanie w domu biblioteki, poczytuje granatowa policja za „fakt podejrzany" i zaczyna składać Bartosikowi „wizyty". W czasie rewizji nie można co prawda nic znaleźć, ale za to giną, co lepiej oprawne książki.

Bartosik pracuje w biurze, studiuje w domu i spogląda w ślad za każdym samolotem, przecinającym niebo Warszawy. Smutno być pilotem rezerwy i nie móc latać — nie za karę — za uczciwość i demokratyczne przekonania.

Wrzesień 1939 roku. Polska ponosi klęskę, źródła której tkwią w przedwrześniowych, sanacyjnych rządach. Prezydent, Wódz Naczelny, Ministrowie i dostojnicy uciekają za granicę.

W kraju zostaje naród.

Zostaje w kraju kpt. pil. Bartosik.

Niemal od pierwszej chwili okupacji rozpoczyna pracę konspiracyjną. W małym mieszkaniu, przy ul. Wejnerta wre praca, wychodzą rozkazy walki z okupantem.

Jego mały pokoik staje się przytuliskiem dla jeńców radzieckich, którym udało się zbiec z niewoli hitlerowskiej. Zaopatrywani w ubrania i dokumenty udawali się stąd w Kielecczyznę do partyzantki.

Od maja 1941 roku kpt. Bartosik przystępuje do organizowania roboty konspiracyjnej „na całego". Spotykają się u niego tacy działacze, jak Nowotko, Mijal i wielu innych, których nazwisk nawet nie znał.

Znając cztery języki obce, w ciężkich warunkach organizuje nasłuchy radiowe, na podstawie których opracowuje komunikaty dla prasy podziemnej. W rzadkich, wolnych od pracy chwilach, kpt. pil. Bartosik dyskutuje o lotnictwie przyszłej Polski Ludowej, układa plany jego odbudowy i organizacji.

Wskutek aresztowania jednego z członków, wtajemniczonego w pracę komórki, wpada wraz z żoną w ręce gestapo. 16 października 1942 roku wraz z 49 innymi — robotnikami, inteligentami, studentami i ludźmi nauki — ginie na szubienicy z rąk hitlerowskich żołdaków.

* * *

Zazwyczaj w tym miejscu pisze się te same słowa. Są one mniej, lub więcej szczere, ale zawsze te same. Słów tych nie wolno mi napisać na zakończenie opowieści o życiu i śmierci kpt. pil. Sylwestra Bartosika.

Wystarczą krótkie, proste, lotnicze słowa:

— Kapitanie Bartosik! Młodsi od Ciebie o lat trzydzieści, starsi o Twoje życie, doświadczenie i krew pełnimy służbę na lotniskach tej Polski, o którą walczyłeś. Z betonowych bieżni i trawiastych pól startowych, sięgających aż po Szczecin, Odrę i Nysę wznoszą się nasze samoloty i lecą w lepsze, piękniejsze nasze i ...Twoje jutro!

A. Mańkowski, kpt.

NAD GROBAMI W CIERLICKU...

BRONISŁAW BEDNARZ, mjr.

3.X. po południu zupełnie niespodziewanie otrzymuję rozkaz: „Wspólnie z mjr Michowskim i mjr Jakubikiem polecicie jutro do Morawskiej Ostrawy; będziecie delegacją lotnictwa wojskowego na uroczystościach z okazji rocznicy śmierci Żwirki i Wigury." Rzeczywiście, przecież to 15 lat temu, pewnego jesiennego dnia zaalarmowała Polskę i Europę tragiczna wiadomość, że zwycięzcy Challange 1932 r. kpt. Żwirko i inż. Wigura zginęli na samolocie R.W.D. — 6 w Dolnym Cierlicku. Porwała ich trąba powietrzna i rzuciła o ziemię rozbijając doszczętnie samolot...

Wszyskie zezwolenia, rozkazy, wizy, a nawet dewizy otrzymujemy w błyskawicznym tempie. W południe 4.X. zbiórka na Okęciu. Do lotu przygotowane są już dwa samoloty Po — 2; mechanicy troskliwie sprawdzają silniki, czeka je bowiem kilkugodzinna podróż. Komunikat meteorologiczny kiepski. Wieje silny (12 — 14 m na sekundę) wiatr boczny, widoczność słaba. Powstają wątpliwości, czy w ogóle można lecieć. Ktoś nieśmiało informuje, że jeszcze, ewentualnie zdążylibyśmy na pośpieszny pociąg do Pragi. Decydujemy się jednak na lot. „Chcecie pójść w ślady Żwirki" — wyrywa się któryś z kolegów. Cztery pary oczu (jako czwarty leci por. Kulesza) spojrzały na „proroka" takim wzrokiem, że tylko fakt, iż staliśmy na betonce, powstrzymał go od schowania się pod ziemię. Wreszcie lecimy—kurs na Kraków. Zimny, przenikliwy wiatr rzuca samolotami; mjr Jakubikowi i por. Kuleszy omdlewają ręce od walki z drążkiem sterowym. Wreszcie Kraków. Chwilę grzejemy się, obsługa w tym czasie dolewa benzyny, sprawdza silniki. I znów lecimy — kierunek Ostrawa. Słońce już kryje się za horyzontem, gdy docieramy do celu. Nowy problem: gdzie lądować? Dość mgliście wyjaśniono nam przed odlotem, że lotnisko jest około 15 km od miasta. Zaczynamy szukać. Po kilku minutach widać duże pole, na skraju którego stoi „coś" podobnego do hangaru z powiewającym przepisowo rękawem. To chyba tu. Lądujemy. Kiwając wesoło z daleka, podbiega grupa ludzi.

„Czy tu lotnisko Hrabówka?" — pytamy.

„Nie, 15 km na zachód, ale zaraz poleci z wami jeden samolot i pokaże" — wyjaśnia uprzejmie kierownik „letista". Prowadzeni przez Piper — Cub'a, dosłownie w ostatnich minutach dnia dolatujemy do Hrabówki. Kiwamy skrzydłami, dziękując uprzejmemu koledze czeskiemu, który wraca teraz do macierzystego portu. Z żalem dowiadujemy się, iż (nie znając czasu naszego przylotu) z górą trzy godziny czekały tu delegacje, by powitać „polskich letcu". Wkrótce zjawia się Generalny Konsul Polski inż. Wengierow, by powieźć nas do miasta, gdzie — jak informuje — oczekują nas, wstrzymując rozpoczęcie opery „Sprzedana Narzeczona". Wpadamy na chwilę do hotelu, gdzie zostawiamy rzeczy. W holu urzędnik celny zadaje sakramentalne pytanie: „co panowie mają do oclenia?" — i nie czakając na odpowiedź gorliwie tłumaczy się, że to tylko formalność, obowiązek itp.

Właściwe uroczystości rozpoczęły się następnego dnia w Dolnym Cierlicku. Wszystkimi drogami spieszyły delegacje ludności na wzgórze, zwane Żwirkowiskiem. Ciągnęły pielgrzymki Polaków — Zaolzian, by oddać hołd tragicznie zmarłym lotnikom, by zadokumentować swą polskość. Po nabożeństwach kościelnych, wokół przystrojonej trybuny zebrał się tłum. Przemawiali kolejno: Konsul Polski, delegaci władz i lotnictwa czeskiego, przedstawiciele ludności polskiej, nasza delegacja i inni. Jasno zarysowała się w przemówieniach rola, jaką odegrali za życia Żwirko i Wigura—byli oni tymi, którzy upartym trudem, odwagą i zdolnościami torowali drogę do sławy Polsce, byli wyrazicielami zdrowych sił narodu polskiego. Przezwyciężając bezwład i opór czynników zwierzchnich, osiągnęli zwycięstwa, które okryły chwałą imię Polaka. Składając wieniec w miejscu śmierci dzielnych lotników, oddaliśmy hołd ich pamięci w imieniu Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.. Rola, jaką spełnili Żwirko i Wigura nie ograniczała się tylko do wyczynów lotniczych. Ich grób, pamięć ich chwały, stały się niejako symbolem walki z hitleryzmem. Bo straszny i ponury był dla Polaków okres okupacji niemieckiej na Zaolziu. „98% skazanych przez Niemców na śmierć — to Polacy" — mówi nam stary górnik spod Ostrawy. Wróg zniszczył też pomnik, postawiony na miejscu śmierci lotników. Dziś stoi tu tylko prosty, drewniany krzyż, z przybitym doń śmigłem. Polsko-Czeski Komitet Odbudowy Pomnika rozpoczął już swoją działalność. Troska o należyte uczczenie miejsca śmierci bohaterskich Polaków na ziemi czeskiej, stała się jeszcze jednym ogniwem, które łączy dwa sąsiedzkie, słowiańskie narody. Stwierdzić bowiem należy, iż przyjaźń polsko-czeska jest coraz bardziej popularna; nad jej umocnieniem, nad przyznaniem ludności polskiej w Czechach należnych praw szczególnie pracuje Komunistyczna Partia Czechosławacji. Podkreślić również należy działalność wypróbowanych przyjaciół Polski: prof. Pola, dr. Krala, oraz innych z Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Czechosłowackiej i Komitetu Słowiańskiego.

Po zakończeniu oficjalnych uroczystości chór Stowarzyszenia Młodzieży Polskiej odśpiewał szereg pieśni. Prysł poważny nastrój. Ludność górnicza otoczyła nas kołem, dopytując się o wrażenia z podróży, termin odjazdu itp. (o sytuacji w Polsce na ogół dobrze są poinformowani; w Czeskim Cieszynie wychodzi polska gazeta). Sypały się opowiadania o prześladowaniach hitlerowskich, sytuacji obecnej, o troskach, kłopotach i radościach. Na miłej rozmowie szybko minął czas i ani się nie spostrzegliśmy, jak zapadł wieczór i trzeba było wracać do Ostrawy. Tam, jeszcze raz przedstawienia, przyjęcia, wizyty, zwiedzanie Domu Polskiego itp.

Przed odlotem mały incydent. Stary frontowy pilot, mjr Jakubik spostrzegł w ostatniej chwili, że jeden (a raczej jedna) z żegnających chce zrobić fotografię samolotu. Podniósł wielki krzyk, że to pewna katastrofa, śmierć, kalectwo, sieroctwo, wdowieństwo i wszystkie inne nieszczęścia świata. Przerażona niewiasta usiłowała wytłumaczyć, że życzy nam wszystkim, a jemu w szczególności (nie dziw, taki przystojny chłop) szczęścia i zdrowia. Trudno było zabobonnego pilota przekonać. Rozchmurzył się dopiero, gdy wyszliśmy na kurs Spojrzałem w dół.. Grupa żegnających powiewała chusteczkami, w uszach zaś brzmiało jeszcze ostatnie pozdrowienie: „letu zdar!".



WARSZAWA
W DNIACH LIGI LOTNICZEJ

PAWEŁ ELSZTEIN, chor.

Chcąc obejrzeć Tydzień Ligi Lotniczej od strony spokojnego przechodnia — widza rzadkich uroczystości lotniczych, wychodzę na ulicę — patrzę, słucham i opisuję.

* * *

Dnia 12.10. br. po nabożeństwie w kościele Zbawiciela, które uroczyście rozpoczęło tydzień lotniczy, wszyscy udali się pod pomnik Lotnika na Plac Unii Lubelskiej, aby złożyć hołd poległym.

Trzy razy w życiu miałem łzy w oczach. Pierwszy raz, to 15 lat temu, kiedy patrzyłem z ojcem na odsłonięcie pomnika. Drugi raz, za okupacji, gdy widziałem po rozbiórce pomnika wiązankę kwiatów, położoną przez nieznanego lotnika-konspiratora. I trzeci raz — właśnie w niedzielę. Okaleczony cokół pomnika. Delegacje. Wieńce. Chwila ciszy. Salut. I wspomnienia. Ręka podnosi się do czapki... Cześć lotnikom, poległym na wszystkich frontach.

U stóp pomnika złocą się chryzantemy — od Ligi i pracowników „Lotu", skromna wiązanka od najmłodszych.

Ulicami Warszawy suną samochody z transparentami propagandowymi. Jadą długą kolumną. O, widać modelarzy! — ci na przodzie! Samochody Ligi, „Lotu", Z.H.P. i różnych organizacji. Warszawa ogląda swoich lotników z bliska.

Plac Unii Lubelskiej...

Przy stoisku, będącym pod opieką Wawelberczyków tłoczno i gwarno. Namiot. Szybowiec szkolny zamocowany na chwiejnicy i z boku UT-2. Wszystko dostępne dla publiczności. Kto tylko ma ochotę, może dotykać samolotu i szybowca, może nieskończoną ilość razy wchodzić i wychodzić z kabiny, oraz dowoli kręcić śmigłem. Chwiejnica, to coś dla amatorów silniejszych wrażeń. Tu, za minimalną opłatą (przecież to dla Ligi), można usiąść na siodełku szybowca i poruszać wszystkimi sterami. Wrażenia dla wielu naprawdę ogromne. Może nie tyle z powodu pierwszego bezpośredniego zetknięcia się z szybowcem, ile ze względu... na ilość widzów, obserwujących delikwenta.

... Dwóch małych chłopców gramoli się niezdarnie po skrzydle UT-2. Włażą do kabiny (a jakże!).

Cierpliwy samolot znosi wszystko z wyrozumiałością — nie jednego już wyszkolił. Cieszy go z pewnością, że malcy tarmoszą za stery tak, jak kiedyś, tam — w szkole. I szczęśliwy jest mały UT, że jeszcze pracuje, że nie rzucono go na szmelc.

* * *

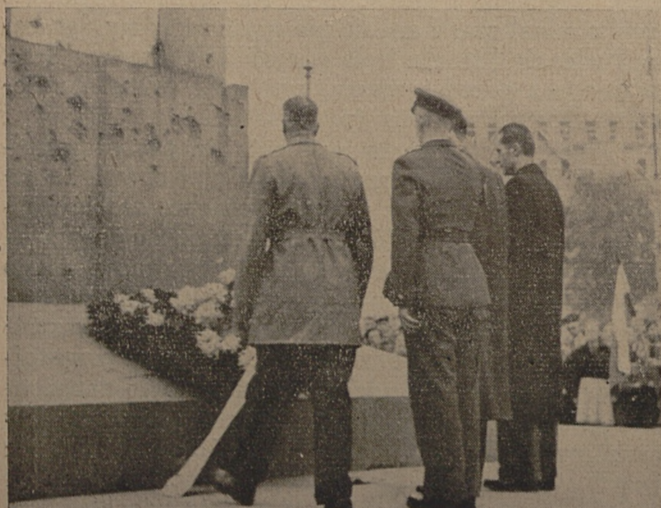
... Obserwuję dwóch młodych majorów w stalowych mundurach lotniczych. Stoję za nimi. „Jurek" — mówi ten niższy — „spójrz no, a może to nasza skrzynia, na której się laszowaliśmy? Idź i popatrz!". I dwóch poważnych majorów miesza się z tłumem dzieciarni, otaczającej samolot. Chłopakom tylko tego było potrzeba. Zaczynają wypytywać o to, o tamto, a jak się leci, skacze, ląduje... Nie ma rady, jeden z wojskowych zgrabnie wskakuje do kabiny, bierze najmniejszego na kolana i opowiada — o wszyskim. Cisza zrobiła się nagle. Patrzę na chłopców. Wszyscy, oczami wyobraźni lecą, hen, daleko — w krainę najpiękniejszego ze snów...

* * *

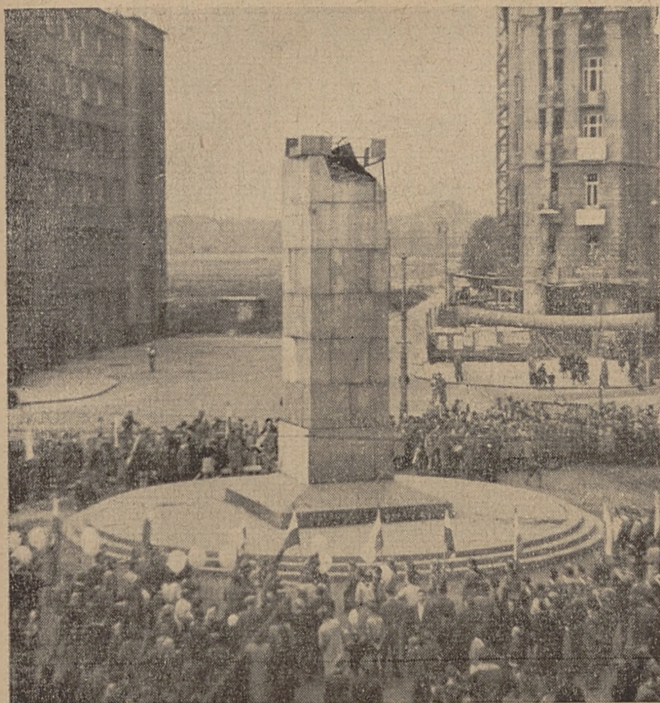
Na Pradze, obok kościoła prawosławnego dwa namioty, w środku szybowiec. Organizatorzy i opiekunowie tego stoiska (lotnicza drużyna harcerzy) zmontowali sylwetę samolotu z napisem „Kto morowiec — na szybowiec!" Morowców jest bardzo dużo, gdyż z trudnością przeciskam się do stoiska. Właśnie jeden z takich siedzi na siodełku i z zadowoleniem macha sterami, ku uciesze widzów. Obok sprzedają ładne, metalowe znaczki (któż by nie kupił!); zapisują się na członków Ligi; jednym słowem — ruch!

Fotograf operujący w pobliżu ma szczęśliwą minę i dobrą kasę. Przecież każdy chce mieć fotografię na, lub bodaj przy szybowcu (ci starsi).

Złożenie wieńców pod Pomnikiem Lotnika w Warszawie przez przedstawicieli Zarządu Głównego L. L. (z lewej) i delegację P.L.L. „Lot" (z prawej).







Pomnik Lotnika na placu Unii Lubelskiej w Warszawie, barbarzyńsko zniszczony przez Niemców.

— Mamusiu, — błaga jakiś malec — pójdę na samolot.

Już porywają go uczynne ręce harcerek. Siedzi, przywiązany nieco za luźnymi pasami, kręci w miarę sił drążkiem, bo do orczyka nie starczyło małych nóżek. Jest szczęśliwy, widać to po buzi. Niechętnie zszedł z szybowca, długo jeszcze stał przy stoisku, dostał znaczek i wreszcie, gdy zniecierpliwiona matka siłą go nieledwie odciągnęła, usłyszałem już w oddali stanowczy głosik — Mamusiu — ja będę lotnikiem!

* * *

... Coroczny kłopot warszawiaków z powodu prezentów imieninowych dla Jadzi, Liga Lotnicza rozwiązała w prosty i dowcipny sposób.

Wykonano tysiące baloników, napełniono wodorem, wydrukowano napis i prezent gotów. „Z życzeniami dla Jadwigi — na lotnictwo w święto Ligi!".

Kwiaty były w tym roku drogie, a balonik latający kosztował tylko 100 zł. Nasze Jadzie były zadowolone z oryginalnego prezentu, a lotnictwo zyskało fundusz na dalszą pracę rozwojową. Z pomocą przyszedł nawet popularny dziennik warszawski „Ekspress", organizując konkurs dla Jadwig, posiadających największą ilość powinszowań i baloników.

Loty na Piperku i fotografia w kronice filmowej „Filmu" to nagrody dla szczęśliwych niewiast.

Nic więc dziwnego, że baloniki były rozchwytywane w oka mgnieniu. Kupowali wszyscy: i mali i dorośli. Każdy uważał za punkt honoru mieć balonik. Pierwszy po wojnie — i to latający!

* * *

Posiadacze „orlich oczu", zimnej krwi i chęci na korkołomną akrobację, mieli okazję wyżycia się na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, na Gocławku. Jak święto, to święto!

... „Panie kochany, tylko bez koziołków, jedno kółko nad ulicą Stalową i już. Chciałbym, aby moja stara widziała" — to ostatnie zdanie, jegomość w granatowej marynarce mówi nieco ciszej.

... „Powiadam ci, jak zaczęliśmy robić nad mostem loopingi... myślisz, że się bałem? A w drodze powrotnej to trzymałem stery... Phi... Sam bym leciał!" —chwali się do kolegi chłopak w uczniowskiej czapce.

... „Mój Boże, żeby to tak dwadzieścia lat temu, to by i człowiek zaryzykował. Nie masz pojęcia jaka byłam żywa. Raz to ze stodoły skoczyłam" — zwierza się starsza pani swej równie sędziwej przyjaciółce.

Tak to było na lotnisku. Akrobacje według relacji uczestników pierwszego chrztu powietrznego były niesamowite i „mrożące krew w żyłach".

Dla patrzących z dołu były to tylko... głębsze skręty.

A w sumie: Wielu ludzi znów zdobyto dla lotniczej sprawy.



OKRĘGOWE ZAWODY SZYBOWCOWE JUNIORÓW W STRZEBIELINIE

ANTONI MAŃKOWSKI, kpt

W numerze 35(63) naszego tygodnika z br. zamieściliśmy „Regulamin Okręgowych Zawodów Szybowcowych dla Juniorów".

Zawody były zorganizowane w czasie od 30 sierpnia do 30 września 1947 r. z inicjatywy Ligi Lotniczej, miały na celu wdrożenia młodych pilotów szybowcowych do systematycznej pracy sportowej. (Poza tym, w założeniach ideologicznych, inicjator miał na myśli wyłowienie wśród powojennego narybku pilotów szybowcowych, przyszłych wyczynowców sportu szybowcowego).

Niestety, z nieznanych nam bliżej przyczyn zawody dla juniorów — choć obliczone na bardzo krótki okres (trzy dni) — zostały przeprowadzone jedynie przez Okręg L.L. w Gdańsku[1]).

W dniach od 26 do 28 września na lotnisku w Strzebielinie (15 km od Lęborka) Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Gdańskiego zorganizowała zawody dla juniorów. Zarząd Aeroklubu Gdańskiego przyznał kredyty na urządzenie zawodów oraz wyznaczył nagrody:

- I-sza nagroda — bezpłatne wyszkolenie w pilotażu motorowym w C.S.P. i M. w Ligotce Dolnej;
- II-ga „ — pokrycie kosztów jednomiesięcznego treningu na szybowisku wyczynowym;
- III-cia „ — 1/2 godzinny lot na samolocie „Piper" — w ramach treningów motorowych.

Pozatem Oddział Lotnictwa Cywilnego w Gdańsku przeznaczył dla zdobywcy pierwszego miejsca nagrodę — model redukcyjny szybowca z plakietką pamiątkową. Akademicki Klub Lotniczy w Gdańsku przeznaczył dla zdobywcy II-go miejsca model redukcyjny samolotu RWD—13.

Kierownictwo Zawodów spoczywało w rękach instruktorki szybowcowej, kol. Ireny Kempówny. Kierownikiem technicznym był rzeczoznawca KCSP na okręg gdański — kol. Ordęga Jerzy.

Komisję sportową zawodów stanowili:

Insp. Niwiński Zygmunt, komisarz sport. A.R.P.,
Ordęga Jerzy, rzeczoznawca KCSP,
Wójcik Zbigniew, instr. szybowcowy.
Zieliński Franciszek, instr. szybowcowy.

Zawodnicy:

Ze względu na brak dostatecznej liczby pilotów, odpowiadających wszystkim warunkom Regulaminu Ogólnopolskiego, zdecydowano dopuścić do zawodów pilotów szybowcowych pkat. C, wyszkolonych po wojnie, mogących się wykazać lotami za wyciągarką i na szybowcu „Jeżyk" bez rygorystycznego przestrzegania ilości startów i wylatanych godzin.

Kierując się powyższymi wytycznymi ustalono listę zawodników, obejmującą 8 nazwisk.

Przebieg zawodów.

Otwarcie zawodów nastąpiło 26 września o godz. 10.00. Z ośmiu zakwalifikowanych zawodników stawiło się na starcie siedmiu.

Organizacja zawodów:

Zawody odbyły się na lotnisku w Strzebielinie w czasie od 26 do 28 września br. na sprzęcie wypożyczonym przez Oddział Lotnictwa Cywilnego w Gdańsku: 3 szybowce „Jeżyk", 2 wyciągarki, 1 samochód ciężarowy. Skład kierownictwa i komisji sportowej przez cały czas zawodów nie uległ zmianie.

Ustalono następujący system punktowania: każdy sędzia oddzielnie punktuje poszczególny lot. Średnia arytmetyczna ocen wszystkich sędziów stanowi wynik z danego startu. Lądowanie w prostokącie mierzyło i punktowało dwóch sędziów, stale tam urzędujących, 3-ci sędzia znajdował się na starcie, a czwarty przy wyciągarce.

Zawodnicy, kierownictwo, komisja sportowa i personel pomocniczy zostali zakwaterowani w pomieszczeniach szkolnych. Koszta wyżywienia i materiałów pędnych pokryto z funduszów, przyznanych przez Aeroklub Gdański, natomiast transport sprzętu zorganizowany został przez Oddział Lotn. Cyw. w Gdańsku.

[1]) W ostatniej chwili, tuż przed oddaniem niniejszego artykułu do składania, otrzymaliśmy telegraficzną wiadomość, że zawody odbyły się również w Bielsku.



Trwająca od kilku dni wspaniała, bezchmurna pogoda o typowym stanie równowagi stałej, zmusiła Kierownictwo Zawodów do przeprowadzenia zmian w regulaminie. Z tego powodu zamiast II-ej i III-ej próby Regulaminu Ogólnopolskiego wprowadzono zastępczo pięć prób według regulaminu dodatkowego.

W ostatnim dniu zawodów na krótki okres czasu zaistniały słabe warunki termiczne, wobec czego Komisja Sportowa zarządziła start na żagiel, zmieniając punktację w sposób następujący:

czas lotu do pięciu minut — nie jest punktowany,

za każdą następną minutę lotu — 3 punkty.

Przebieg i wynik prób charakteryzują komunikaty dzienne Komisji Sportowej, zamieszczone poniżej.

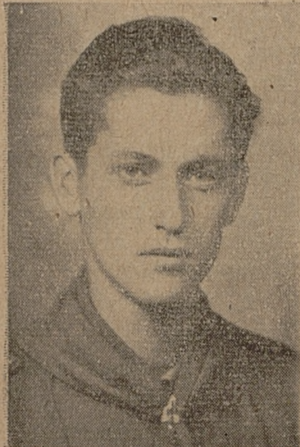
Ostateczne wyniki.

I-sze miejsce — Wielgoszewski Eugeniusz 281 pkt.
II-gie miejsce — Zadurski Edmund 176 „
III-cie miejsce — Bodych Leon 174 „

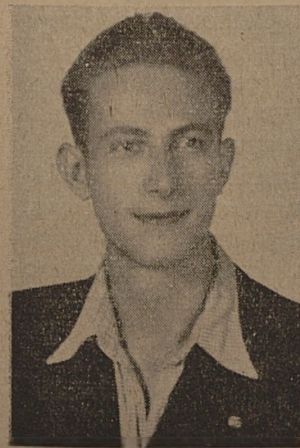
Kilka danych o zwycięzcach zawodów:



1) *Wielgoszewski Eugeniusz*, lat 18, pkat. A, B i C uzyskane w roku 1946 na szybowiskach okr. gdańskiego. Entuzjasta lotnictwa. Jest instruktorem modelarstwa lotniczego. Prowadzi modelarnię w Gdyni przy Państwowym Gimnazjum Mechanicznym, do którego uczęszcza.



2) *Zadurski Edmund*, lat 20, uczeń Gimnazjum w Starogardzie, Drużynowy Harcerskiej Drużyny Lotniczej w Starogardzie. Pkat. A i B uzyskane w Fordonie; pkat. C w Strzebielinie (teren płaski).



3) *Bodych Leon*, lat 20, uczeń Liceum Elektr. w Gdańsku. Pkat. A i B uzyskane w Rzadkowie w 1945 r.; pkat. C — w Pińczowie w 1947 r.



KOMUNIKATY Z POSZCZEGÓLNYCH DNI ZAWODÓW.

komunikat Nr 1 z dnia 26 września 1947 r.

Miejsce	Nazwisko	Próba pierwsza		Próba druga		Suma punktów
		esy	lądow.	krążenie	lądow.	
1	Wielgoszewski	20	32	37	12	101
2.	Zadurski	8	29	30	19	86
3.	Dynak	15	18	23	14	70
4.	Chodzicki	10	20	26	9	65
5	Bodych	20	11	12	10	53
6	Jakubowski	8	14	17	5	44
7.	Zachaczewski	14	0	17	0	31

Komunikat Nr 2 z dnia 27 września 1947 r.
punktacja wg regulaminu dodatkowego.

Miejsce	Nazwisko	Punkty z dn. poprz.	III próba		IV próba		V próba		Punkty karne	Suma pkt.
			ląd.	wyk	ląd.	ślizg	pom.	wyk.		
1	Wielgoszewski	101	41	20	29	16	8	15	0	230
2.	Zadurski	86	0	11	46	7	7	10	0	167
3.	Bodych	93	29	18	0	0	8	27	0	135
4	Dynak	70	0	11	0	7	5	30	0	123
5	Chodzicki	65	0	14	0	14	7	0	0	100
6.	Jakubowski	44	0	11	0	0	10	10	0	75
7.	Zachaczewski	31	0	11	44	6	3	5	50	50

Komunikat Nr 3 z dnia 28 września 1947 r.

punktacja wg regulaminu dodatkowego
oraz zmiany odnośnie lotu żaglowego według decyzji.
Komisji Sportowej.

Miejsce	Nazwisko	Suma pkt z dni poprz	Próba 6-ta		Próba 7-ma żagiel	Suma wszyst. punkt.
			ósemki	lądow.		
1.	Wielgoszewski	230	20	23	8	281
2.	Zadurski	167	5	4	0	176
3.	Bodych	135	19	20	0	174
4.	Dynak	123	7	18	0	148
5.	Chodzicki	100	9	16	0	125
6.	Jakubowski	75	9	26	0	110
7.	Zachaczewski	50	6	0	0	56

Chociaż Zawody Okręgowe w Strzebielinie nie zostały przeprowadzone zgodnie z Regulaminem zamieszczonym w N-rze 35 „SiM"-u z bieżącego roku, (gdyż nie pozwoliła na to pogoda), to jednak stanowią one w naszych osiągnięciach szybowcowych roku bieżącego pozycję niewątpliwie dodatnią.

Zawody Okręgowe dla Juniorów spełniły swe zadanie. Wykazały poziom umiejętności pilotażowych tamtejszych pilotów, dając jednocześnie możność szlachetnej rywalizacji i podnosząc wybitnie poziom latania.

Początek został zrobiony. Spodziewac się należy, że następne zawody wypadną znacznie lepiej, a wyniki dadzą pełniejszy obraz kwalifikacji młodego narybku wyczynowców.

BOMBY PRZYJAŹŃ PRZYGODA

6) dr FERR
(ciąg dalszy)

17 lipca w sobotę, kiedy nareszcie po całodziennej ulewie, słońce wychyliło się spoza chmur, pojawił się u Bolka zapowiedziany i oczekiwany „delegat". Przyszedł sam, wymienił hasło, przywitali się. Bolek mile był zdziwiony jego młodym wyglądem, gdyż zawsze wyobrażał sobie taką urzędową osobę, która chce odbyć samolotową podróż, jako starszego, siwego pana w cylindrze, a nawet z brodą... Tymczasem rzeczywistość sprawiła mu miłe rozczarowanie.

„Delegat" ujął go od razu za serce swym bezpośrednim i koleżeńskim podejściem. Umówili się, że za trzy dni zgłosi się do fabryki z prośbą o przyjęcie, Bolek co prawda nalegał, żeby już, ale „delegatowi" brakowało jeszcze jakiegoś papierka. Razem mieli udać się do inż. Kornhassa, ażeby „delegat" mógł otrzymać pracę razem z Bolkiem.

Omówili również sprawę ubraniową, sprawę zachowania się w fabryce, ażeby nie rzucać się w oczy towarzyszom pracy, ażeby wszystko wyglądało jak najbardziej zwyczajnie i szaro.

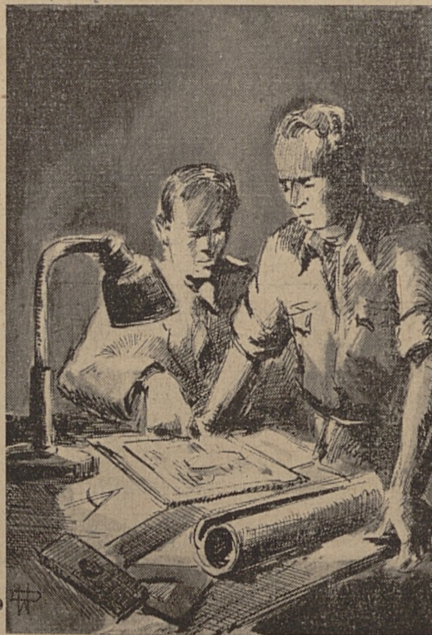
Dnie leciały szybko. Bolek był zapracowany.

Musiał zlikwidować swoje wszystkie sprawy. Opuszczał przecież Warszawę, opuszczał mieszkanie — melinę, którego „luźno" nie wolno mu było zostawić, ażeby nikogo nie wsypać. Trzeba było również wymeldować się, ażeby gestapo, które na pewno po ucieczce zgłosi się do niego, nie miało kogo zaczepić.

Wstąpił także do swego dowódcy, ażeby się odmeldować.

Tutaj spotkała go niespodzianka. Okazało się bowiem, że wśród dostarczonych przez niego dokumentów, były rzeczy nadzwyczaj ważne, dotyczące planów nowej broni. Eksperci stwierdzili, że rozchodzi się tutaj o nowy rodzaj samolotów, kierowanych przy pomocy radia, zabierających ze sobą olbrzymi ładunek wybuchowy. Były to samoloty—pociski, o wadze 2 220 kilogramów, poruszane przy pomocy silników odrzutowych, zwanych reaktywnymi. Dla wyrzutu tych samolotów — pocisków potrzebne były specjalne wyrzutnie, ustawiane na betonowej podstawie, rodzaj katapult długości 50 metrów. Po wyrzuceniu z katapulty rozpoczynał pracę silnik odrzutowy, a dalszy lot samolotu odbywał się przy pomocy automatycznego pilota. Szybkość samolotu — pocisku sięgała 600 km na godzinę. Paliwa starczało mu na 20 — 25 minut lotu, chociaż zabierał go 450 kg. Tego Bolek nie mógł zrozumieć. Nie przypuszczał, ażeby silnik samolotowy mógł tyle paliwa pożerać. Co prawda sam silnik odrzutowy był dla niego nowością. Ciekawie patrzył na rozłożone przed nim szkice, ale niewiele mógł zrozumieć.

Zrozumiał jedynie tyle, że udało mu się zdobyć nadzwyczaj ważną



tajemnicę i że tym bardziej jego dowódcom zależy na dostarczeniu cennego materiału w odpowiednie ręce.

Ze słów dowódcy dowiedział się, że materiał został sfotografowany i że odbitki pójdą różnymi drogami, ale jego droga była najkrótszą, a zarazem najwcześniejszą.

Dowiedział się również, że o zdobytych planach nadano szyfrogram i że otrzymano natychmiastową odpowiedź, iż z tego powodu zmieniają mu miejsce dotychczas wyznaczone na lądowanie i proszą go o przylot z delegatem i materiałami wprost na lotnisko pod Moskwą, gdzie oznaczonej nocy mają go oczekiwać specjalni wysłannicy.

Otrzymał umówione rakiety, dla sygnałów rozpoznawczych.

Dotychczas traktował swój zamierzony lot jako dobry żart, spłatany szkopom, tymczasem przekonywał się, że ten żart rozrasta się do niesamowitych rozmiarów i zaczyna przestawać być żartem, a staje się jakąś wielką akcją, w której on jest centralnym punktem.

Na domiar, dowódca przybrawszy poważną minę, wyciągnął jakąś bibułkę i urzędowym tonem odczytał, że Główna Komenda w uznaniu jego czynu postanowiła odznaczyć go Krzyżem Walecznych, po czym wręczył mu bibułkę opatrzoną pieczęcią z piastowskim orłem i ucałował go serdecznie.

— No! Życzę ci szczęścia i złamania nogi. Bądź zdrów. A po przylocie do Moskwy wyślij szyfrogram.

Po czym poprosił go do przyległego pokoju i posadził przy stole, gdzie stała przygotowana herbata.

Przy herbacie, w rozmowie z żoną dowódcy, ochłonął nieco.

Rozmawiano o ostatnich wydarzeniach na Sycylii, gdzie rozwijał się już od kilku dni desant angielsko-amerykański, o pomyślnej ofensywie wojsk sowieckich, które wspaniale szły od Stalingradu; przypominali chełpliwe zdanie z mowy Hitlera, że „kto doszedł o dziesięć kilometrów od Leningradu, ten i te dziesięć kilometrów przejdzie", albo sensacyjne nagłówki prasy gadzinowej, że przez lornetki polowe widać już Moskwę.
A tymczasem...

Do domu wrócił rozgorączkowany. Chciałby dziś jeszcze pobiec do Janka Kościelniaka i pochwalić się Krzyżem Walecznych, chciałby dziś jeszcze opowiedzieć mu o tym, co udało mu się zdobyć, ale związany był tajemnicą.

Wolno mu to było zrobić dopiero po przebyciu linii frontu.

Z odległości czasu dopiero zdawał sobie sprawę, że te kilka godzin, spędzone na zakazanej stacji, na której przypadkowo wyskoczył z pociągu, który go przecież wiózł do więzienia, że te kilka godzin spędzone jak we śnie — przyniosły taki nieoczekiwany rezultat.

W nocy przyśnił mu się, widziany na rysunku, samolot — pocisk, który go gonił w drodze do Moskwy, wyjąc, hucząc i grzmiąc swym tajemniczym silnikiem odrzutowym.

Kręcił się niespokojnie we śnie...

(d. c. n.)

Z Kraju

NOWY SILNICZEK MODELARSKI

Inż. Tadeusz Dziulak skonstruował silniczek samozapłonowy do modeli latających. Silniczek przechodzi obecnie próby techniczne. Poniżej podajemy jego opis:

Nazwa silniczka: T. D. 3 — „Orkan"

Wymiary:

średnica cylindra		— 15 mm
skok	s	— 21 mm
efektywna objętość skokowa . .	Ve	— 2,92 cm³
ilość obrotów . .	n	— 8 000 obr./min
moc	N	— 0,3 KM

Cylinder wykonany z wysokogatunkowej stali chromomolibdenowej, posiada ukośne otwory wydechowe i ssące.

Głowica aluminiowa nakręcana na cylinder, posiada górną część silnie użebrowaną, co zapewnia dobre odprowadzenie ciepła.

Tłok:

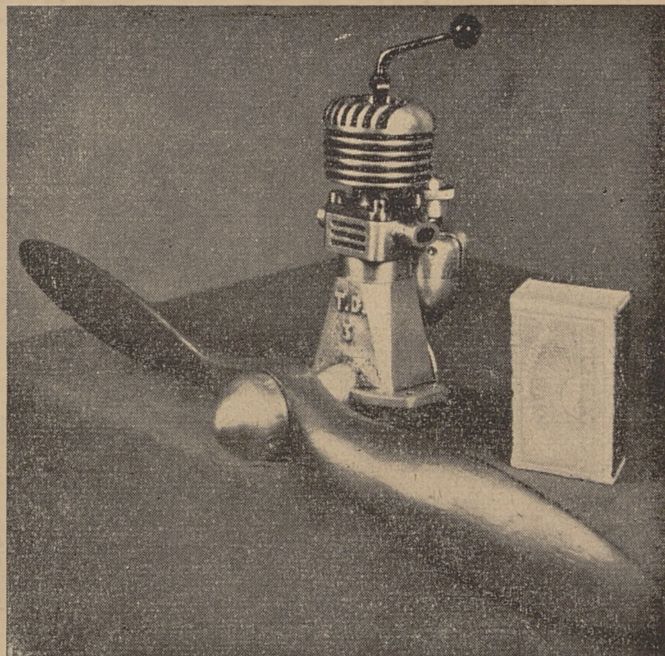
wersja a: żeliwny, bezpierścieniowy z płaskim dnem o specjalnym kształcie, zapewniającym równomierną rozszerzalność cieplną.

wersja b: aluminiowy, o dwóch pierścieniach uszczelniających.

Przeciwtłoczek służący do regulacji stopnia sprężania, wykonany jest z żeliwa porowatego. Regulacja odbywa się przy pomocy śruby, zaopatrzonej w zabezpieczający zatrzask sprężynowy.

Bolec tłokowy ze stali kalibrowanej wbity w tłok.

Karter odlany z aluminium (formowany w piasku), posiadający wewnątrz frezowane kanały przelotowe. Układ i kształt kanałów zapewniają dobre przepłukanie cylindra, oraz poprzeczną cyrkulację gazów, co jest istotne w tego rodzaju silnikach. Górna czteroboczna część karteru, znajdująca się w strefie wysokich temperatur, zaopatrzona jest w dodatkowe użebrowania na przedniej i tylnej ściance. Z obu stron karteru znajdują się krótkie, oprofilowane rury wydechowe. Umocowanie cylindra przy pomocy czterech śrub stalowych, wkręconych w karter. Pokrywa karteru wklęsła do wewnątrz zapewnia dodatkowe zawirowanie mieszanki. Czop wału korbowego ułożyskowany jest w tulejce bronzowej, wbitej w karter. Specjalny kanałek zapewnia dobre smarowanie wału.



Wał korbowy toczony z pełnego, ze stali chromoniklowej, szlifowany.

Korbowód wykonany z duraluminium, zaopatrzony w dwie tulejki bronzowe.

Gaźnik typu normalnego posiada iglicę dociskaną sprężyną, oraz dodatkową regulację ilości powietrza. Dolna część gaźnika służy równocześnie jako zbiornik paliwa o pojemności 3 cm³. Gaźnik jest odwracalny i może być zablokowany w każdym położeniu.

wersja a: zbiornik paliwa aluminiowy,

wersja b: zbiornik paliwa z celuloidu.

Śmigło o średnicy D — 340 mm i skoku H — 270 mm, zamocowane jest na piaście aluminiowej.

Piasta zaciśnięta na wale przy pomocy stożka.

Waga całego silniczka wynosi 280 gramów.

Silniczek ten pali już przy stopniu sprężania E-6 na specjalnej mieszance. Maksymalny stopień sprężania 1 : 23.

Do prób zastosowano specjalny filtr, umieszczony w gaźniku.

NAWIĄZANIE KONTAKTU Z UCZONYMI Z.S.R.R.

Naczelna Organizacja Techniczna nawiązała przez Ambasadę ZSRR w Polsce współpracę z uczonymi radzieckimi. Uczeni nadsyłać będą dla polskiej prasy technicznej artykuły, omawiające rozwój poszczególnych gałęzi techniki radzieckiej.

Wiadomość tę przyjmujemy z pełnym zadowoleniem, gdyż tego rodzaju współpraca pozwoli nam na głębsze poznanie olbrzymich sukcesów techniki radzieckiej — w tej liczbie i osiągnięć w dziedzinie lotniczej.

W AEROKLUBIE BIAŁOSTOCKIM

W ubiegłym tygodniu Aeroklub Białostocki sprowadził ze szkoły Szybowcowej Goleszów (Śląsk) — 3 szybowce szkoleniowe typu SG-38.

W związku z tym w najbliższych dniach rozpocznie się szkolenie szybowcowe za wyciągarką na lotnisku Krywlany.

TEORETYCZNY KURS SPADOCHRONOWY

W Aeroklubie Bielsko - Bialskim prowadzone są teoretyczne wykłady z dziedziny spadochroniarstwa. Na kurs uczęszcza ponad 20 członków Aeroklubu Bielsko - Bialskiego, którzy po złożeniu egzaminów z wiadomości teoretycznych dopuszczeni zostaną do skoków.

Wykłady prowadzi bawiący na urlopie w Bielsku instruktor spadochronowy Oficerskiej Szkoły Lotniczej, por. Szałaśny.

SKOKI SPADOCHRONOWE ZE „SZPAKA"

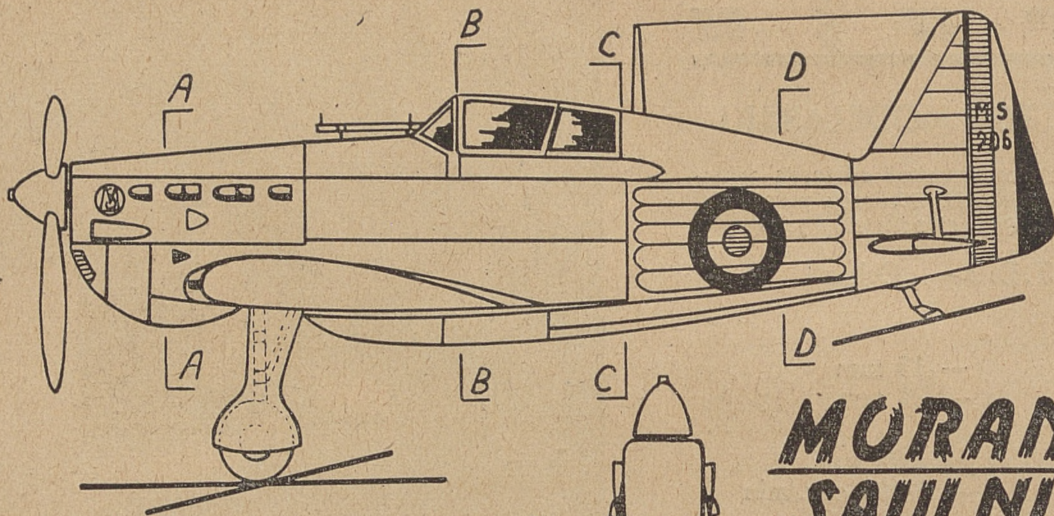
Samolot L.W.D., typu „Szpak — 4", gościł na lotnisku Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Z samolotu tego po raz pierwszy w Polsce dokonano podwójnego skoku ze spadochronem, tzn. z obu stron jednocześnie (samolot jest maszyną czteromiejscową).

Skakali z wysokości 1 000 m. por. Krugły, który wykonał swój 120-ty skok spadochronowy i chor. J. Sis — wykonujący 50-ty skok. Skoki spadochronowe, jak i sam samolot wzbudziły duże zainteresowanie wśród wychowanków szkoły.

JESZCZE W SPRAWIE INSTYTUTU PRAWA LOTNICZEGO

Nawiązując do notatki zamieszczonej w Nr. 39 „SiM-u" o Instytucie Prawa Lotniczego, zawiadamiamy, że bliższych informacji o wyżej wymienionym Instytucie udzielić może codziennie kierownik Referatu Administracyjnego P.L.L. „Lot", mgr Andrzej Fersten (Warszawa, ul. Hoża 39, pokój 216).





MORANE SAULNIER – 406

Silnik Hispano-Suiza 860 KM

ROZPIĘTOŚĆ	10,70	m
DŁUGOŚĆ	8,00	m
POW. NOŚNA	18,00	m^2
WYDŁUŻENIE	6,36	
CIĘŻAR WŁASNY	1800	kg
CIĘŻAR CAŁK.	2350	kg
OBCIĄŻENIE	124	kg/m²
OBCIĄŻ. MOCY	2,6	kg/KM

SZYBK. MAX.	500	KM/godz
" " PODR.	440	" "
ZASIĘG	840	km



B – B.



C – C

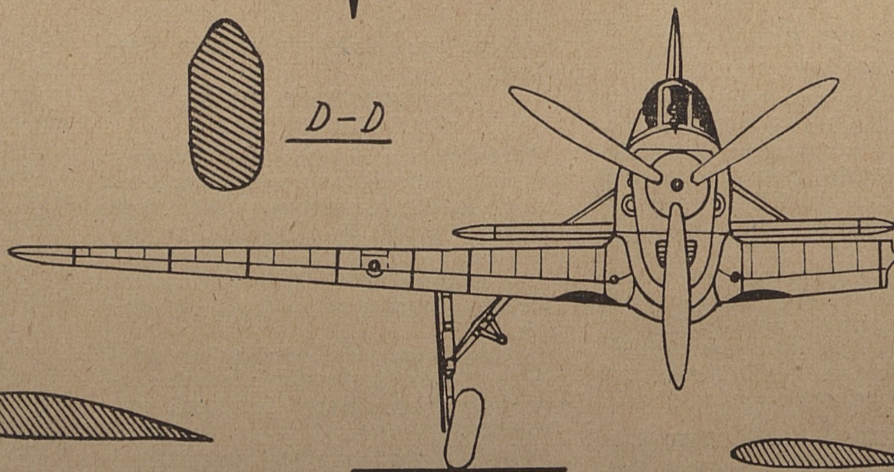
czerwony
biały
niebieski



A – A



D – D





F – F



E – E

Hawłowicz

SZKOŁA MODELARSTWA LOTNICZEGO



2. Szybowiec z drzewa

Do grupy modeli, wykonanych całkowicie z drzewa należy również szybowiec na procę — podany poniżej.

Plan modelu przedstawiony jest w pięciokrotnym zmniejszeniu (w skali 1:5). Aby więc wykonać rysunek warsztatowy, należy załączony planik powiększyć pięć razy. (Powiększać najwygodniej na arkuszu kratkowanego papieru, z zachowaniem głównych wymiarów).

Budowę należy rozpocząć od kadłuba, gdyż wykonanie kabiny nastręcza najwięcej trudności.

Jak wyglądają kolejne fazy wykonania kabinki, obrazują rysunki od 1 do 5. Na rys. 1 widać nieobrobione części, przed sklejeniem. (Kleić można, uprzednio już wymienionym klejem celulozowym, lub też kazeinowym — „Certus", zwracając uwagę na dokładny styk powierzchni klejonych i równomierne dociśnięcie całości do chwili wyschnięcia).

Na rys. 2 pokazano części z grubsza obrobione, już po sklejeniu. Na rys. 3 widzimy całkowicie obrobiony kadłub. Na rys. 4 wyciętą, a na rys. 5 oklejoną celuloidem kabinkę.

Przy doborze materiału (sosna) należy zwrócić uwagę na gatunek drzewa. Wszystkie klocki i listwy powinny być możliwie suche i bez sęków. Belka kadłubowa po obróbce musi być idealnie prosta, gdyż w przeciwnym wypadku natrafimy na trudność w symetrycznym ustawieniu stateczników.

Stateczniki wykonane są ze sklejki 0,8 mm i zamocowane w nacięcia beleczki, podobnie jak w uprzednio opisanym modelu.

Skrzydło wykonane jest ze sklejki 2 mm grubości i obrobione na kształt profilu lotniczego (patrz rysunek). Można jednak z powodzeniem zastosować sklejkę 1 mm, bez uprzedniego profilowania. Skrzydło wycinamy z jednego kawałka sklejki (600 × 82 mm) o słoju biegnącym wzdłuż. Po zwilżeniu wyginamy nadając kształt litery „V". (Należy zwilżyć tylko miejsce zgięcia!). Po całkowitym wyschnięciu przyklejamy skrzydło do kadłuba, dla lepszego dociśnięcia powierzchni mocując je dwoma cienkimi gwoździkami.

Przed lotem wyważamy szybowiec w sposób podany w pierwszych częściach cyklu artykułów z tym, że podpieramy model pod skrzydłami w jednej trzeciej głębokości (szerokości), tj. 26 mm — licząc od przedniej krawędzi.

W ten sposób wykonany model nadaje się do startów z procy gumowej. Haczyk startowy wykonany jest z kawałka drutu stalowego, wbitego w kadłub i zagiętego (jak pokazano na rysunku).

Start z ręki uda się jedynie podczas silnego wiatru, lub też przy wyrzuceniu ze zbocza góry.

Ciężar całkowity modelu wynosi 200 gramów.

Listewka 5x7
Klocek 170x50x16
1
2
3
4
5
85 25 60 180 50
80
600
80
240
70
Profil skrzydła
70

MODEL SZYBOWCA NA PROCĘ

SKALA 1:5

Poczta Lotnicza

Ob. WOJTAS HENRYK, Zielona Góra. — Musicie postąpić tak, jak Wam poleciła Rejonowa Komenda Uzupełnień. Informacje poprzednie są już nieaktualne.

Ob. SUROPEK FRANCISZEK, Jaworzno. — 1) Opłata za Kursy Szybowcowe istotnie podrożała. 2) „Poczta lotnicza" ukazywać się będzie w miarę wolnego miejsca w numerze.

Ob. ŻUROWSKI WŁODZIMIERZ, Przysucha, pow. Opoczno. — 1) Książka: „Teoretyczny kurs szybowcowy" jeszcze się nie ukazała. 2) O czasopiśmie „Instrukcja" nic nam nie wiadomo. 3) W sprawie książki: „Dubeltówka śrutowa, nabój i strzelanie" radzimy zwrócić się do Głównej Księgarni Wojskowej — Warszawa, Al. I Armii.

„GACEK" z Gdańska. — Z punktu widzenia czystości języka przyznajemy Wam słuszność. Zgodzicie się jednak, że „S i S" nie brzmiałoby przyjemnie. Poza tym przez rok czasu trochę się do tej nazwy przyzwyczailiśmy.

CZYTELNIK „SiM"-u i „P. S." — Marsz lotników zamieścimy ponownie, tym razem już z nutami.

Ob. KAZIMIERZ STACHURA, Gierałtowice, pow. Rybnik. — Wymiary samolotów polskich podaliśmy w cyklu „Samoloty minionej wojny". Samoloty polskie pomalowane były od góry na kolor zielono - oliwkowy, od spodu na kolor blado-niebieski. Na pozostałe pytania nie umiemy niestety, dać odpowiedzi.

Ob. Z. MAJCHER, Lublin. — Tytuł technika otrzymuje się po ukończeniu Liceum Lotniczego i odbyciu praktyki. Dziękujemy za życzenia.

Ob. E. OSTROWSKI, Łocia. — Patrzcie odpowiedź dla „Czytelnika „SiM"-u".

St. mar. ZIELIŃSKI LEON. — Dziękujemy za miłe słowa i nawzajem pozdrawiamy załogę ORP „Kormoran" wraz z całą flotą polską.

Ob. STROIŃSKI ZBIGNIEW, Tomaszów Mazowiecki. — 1) W jednym z poprzednich numerów pisaliśmy o tym, jak założyć kółko L. L. w szkole. 2) „Iły" i „Jaki" są produkcji radzieckiej. 3) Plan szybowca zamieścimy. 4) Balsa — to drzewo, rosnące w Meksyku i U.S.A.

Ob. KARPIŃSKI WIESŁAW, Warszawa. — Dziękujemy za miły list i prosimy nie zapominać o nas.

Ob. ANDRZEJ B. z Wrocławia. — 1) Musicie podać, od którego numeru mamy zacząć wysyłkę „SiM"-u. 2) Samoloty japońskie będą zamieszczone w „Samolotach minionej wojny". 3) Na opisy radzieckich samolotów odrzutowych będziecie musieli jeszcze poczekać. 4) Helikoptery w planach LWD znajdują się na dalszym miejscu. 5) Już wkrótce ukaże się książka o lotnictwie wojskowym. Życzymy powodzenia w werbowaniu nowych prenumeratorów.

Ob. A. WOCHNA, Zakopane. — Wyniki Waszych modeli są b. dobre. Wystarczy porównać je z wynikami, osiąganymi na zawodach. Dziękujemy za odpowiedź na ankietę.

Ob. SENIOR STANISŁAW, Gorlice. — Dziękujemy za uwagi i życzenia. Tylko szczere i otwarte listy mają dla nas wartość.

Ob. Z. KACZMAREK, Bydgoszcz. — Prosimy o jak najszybsze nadesłanie artykułu na wspomniany temat. Na pewno zamieścimy.

Ob. TADEUSZ SZCZUCIŃSKI, Poznań. — Na wiadomość o wypowiedzeniu przez Was prenumeraty — wszyscy wpadliśmy w głęboką melancholię; następny numer wydajemy w czarnej obwódce.

Ob. DEBIAŁA ZDZISŁAW, Nakło. — W sprawie materiałów modelarskich zwróćcie się do modelarni przy A. P.— Poznań, Wały Jana III 12. Sprawę Kolegi załatwiliśmy.

Ob. JAN PONICHTERA, Trzcianka, pow. Ostrów Mazowiecki. — List otrzymaliśmy. Czy brakujący numer S. P. już nadszedł?

Ob. JASKÓLSKI ZBIGNIEW, Radom. — Zdjęć małego formatu nie możemy wykorzystać. Prosimy o zdjęcia rozmiaru 9 na 12 cm, lub większe.

Ob. HELIŃSKI ZBIGNIEW, Kudowa. — Wołamy wraz z Wami wielkim głosem: „Aeroklubie Jeleniogórski (Oddział w Kudowej) — obudź się!"

MODELARZE z Brwinowa. — W sprawie modelu „J-12" należy zwrócić się do Wydziału Modelarstwa Ligi Lotniczej, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

Ob. WILLK JAN, Wierzbno, pow. Jarosław. — Budowa własnego szybowca nie opłaci się — brak jest na razie odpowiednich planów i materiałów. Sprawa ta jednak jest w opracowaniu i może wkrótce będzie aktualna. Radzimy zapisać się na razie na kurs szybowcowy. Zamieszczone w numerze 17—18 zdjęcie modelu pochodzi jeszcze sprzed wojny. W chwili obecnej zdobycie jego planów jest niemożliwe. Plan silniczka dla modeli latających zamieścimy.

Ob. WOJCIECH LEHR-SPŁAWIŃSKI, Kraków. — Opublikowanie fotografii, lub szkicu kabiny „Jak-9" jest na razie niemożliwe.

Ob. B. RZEPECKI, Zielona Góra. — Klej należy robić z czystego celuloidu. Mogą być skrawki filmu, oczyszczonego z emulsji. Wtedy będzie na pewno dobry.

Ob. JUREK CZESŁAW, Bytom. — 1) Messerschmidt — to wytwórnia niemiecka. 2) Sklejka 1 mm składa się z trzech warstw. 3) W sprawie „Rekina" — przejrzyjcie uważnie rysunek. Dziękujemy za pozdrowienia.

Ob. SOGAŁA ZYGFRYD, Szopienice. — Interesujące Was zagadnienia wyjaśnimy w jednym z następnych numerów „SiM"-u.

Ob. KIROL BRONISŁAWA, Szczecin. — Prosimy o przysłanie nam jednego opisu na próbę. Jeżeli będzie się nadawał, zamieścimy i ponownie skomunikujemy się z Wami.

Ob. ANDRZEJ LATOS, Gliwice. — W sprawie materiałów modelarskich skomunikujcie się z modelarnią w Jeleniej Górze, ul. Edwarda Osóbki - Morawskiego 19. Specjalnego sklepu z materiałami modelarskimi nie ma jeszcze w Polsce.

Ob. JANUSZ KARCZMARCZYK, Radomsko. — 1) Wasza krzyżówka jest zbyt łatwa. Chętnie zamieścimy krzyżówkę, względnie rebus, ale muszą być oryginalne. 2) „Hercules" wciąż jeszcze nie lata.

Ob. KAMIŃSKI ZYGMUNT, Starogard. — Adres Michała Hilewicza — Siemianowice Śląskie, ul. Świętej Barbary 8 m. 3. Przy każdym planie podane są wymiary samolotu; łatwo więc możecie obliczyć skalę.

„ZAŁOGA" w Łodzi. — W sprawie lotów jedyną kompetentną instytucją jest Aeroklub Łódzki. Dziękujemy za pozdrowienia.

Ob. TADEUSZ SZYMCZAK, Poznań. — Dziękujemy za rzeczowe uwagi i słowa uznania.

Ob. JASMAN ZYGMUNT, poczta Kamień Puławski, pow. Puławy. — Aby móc robić wynalazki, trzeba najpierw gruntownie opanować daną dziedzinę. Wynaleźliście silnik, do którego prąd będzie dostarczany przez prądnicę, poruszaną kołem rozpędowym. A co będzie poruszać koło rozpędowe? Radzimy ukończyć Politechnikę, lub przynajmniej przestudiować podręcznik fizyki i wówczas po dokładnym zrozumieniu wszystkich potrzebnych zagadnień, ponownie zająć się wynalazkami.

Ob. KUŹMIŃSKI ALEKSANDER, Tczew. — Aby zostać pilotem wojskowym, musicie ukończyć szkołę średnią, a następnie Oficerską Szkołę Lotniczą.

Ob. WALDEMAR KALINOWSKI, Ligotka Dolna. — Do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa na razie nie można się dostać ze względu na brak wolnych miejsc.

Ob. MURGRABIA, Piotrków Trybunalski. — Sprawę prenumeraty uregulowaliśmy. Samolot na nadesłanym zdjęciu — to Morane-Saulnier.

Ob. E. ROCŁAWSKI, Chełmża, pow. Toruń. — 1) Pierwszy numer „SiM"-u ujrzał światło dzienne 16.VI.1946 r. 2) Do teoretycznego kursu szybowcowego wystarczy 7 klas szkoły powszechnej. 3) O samolocie „Jak" pisaliśmy wyczerpująco w numerze 17—18 br.

Ob. BARAŃSKI HENRYK, Nakło. — Prośbę Waszą, w granicach możliwości, spełniliśmy. Materiałów modelarskich Redakcja nie dostarcza.

Ob. KUNYSZ BRONISŁAW, Kraczkowa, pow. Łańcut. — Dziękujemy za odpowiedź na ankietę. Wasze rysunki, niestety, nie są dość staranne. Spróbujcie napisać jakiś artykuł.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej). Adres Kolportażu: W—wa, Aleje Jerozolimskie Nr 91. (Gmach W.I.G.).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Warszawa. Królewska Nr 2 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-39969